

08 AVR. 2005
775Reçu à la Sous-Préfecture
de BARCELONNETTE**EXTRAIT DU REGRISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DU 31 MARS 2005**

L'an deux mille cinq, le trente et un mars
le Conseil Municipal de la Commune de Barcelonnette dûment convoqué,
s'est réuni en session ordinaire, salle du Conseil Municipal, sous la présidence
de Monsieur Jean CHABRE, maire qui, conformément à l'article L 2121.14 du
Code Général des Collectivités Locales, a procédé à la mise en place d'un
président en la personne de Monsieur Guy PELLETIER, Adjoint aux finances,
élu à l'unanimité pour la présentation des comptes administratifs de la
Commune et de ses divers services.

Date de la convocation du Conseil Municipal : 14 mars 2005

Présents :

M. Jean CHABRE, M. Bernard SARRAILH, M. Jean MERCIER,
Mlle Marthe COLLET, M. Guy PELLETIER, M. Charles BEDINO,
M. Daniel DIZIER, Mlle Flavie AILLAUD, M. Georges BARNEAUD,
M. Dominique BOUAT, M. Yvan BOUGUYON, Mme Claudine FABRE,
Mme Nadine GARINO, M. François LABOURDETTE, M. Claude MOINE,
M. Hervé ROBERT.

Absents excusés :

Mme France MAILLARD qui a donné pouvoir à M. Yvan BOUGUYON
Joseph GARCIN qui a donné pouvoir à M. Georges BARNEAUD
Mme Lucette SALLE qui a donné pouvoir à M. Bernard SARRAILH
Mme Nadine GARINO, Mlle Aurélie LECAUDEY, Mme Simone MAUREL.

Nombre de conseillers :

En exercice : 22

Présents : 16

Votants : 19

M. Yvan BOUGUYON a été désigné en qualité de secrétaire de séance.

08 AVR. 2005

275

Reçu à la Sous-Préfecture
de BARCELONNETTE**PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE « PACA »**

Monsieur le Maire indique que les Alpes du Sud en général et les Alpes de Haute Provence en particulier souffrent d'un enclavement persistant qui entrave leur développement économique. L'absence de connexion autoroutière efficaces entre les villes préfectorales et le réseau autoroutier national d'une part et d'autre part les vicissitudes affectant la poursuite de l'A 51 qui, pour l'heure, n'assure pas la liaison avec Grenoble et au-delà avec la région Rhône Alpes, attestent de cette préoccupante réalité.

Le déficit en matière d'équipements de transport, ferré et routier notamment, qui caractérise nos deux départements alpins 04 et 05, obère leurs perspectives de croissance en ne mettant pas les acteurs institutionnels en situation d'exploiter le dynamisme de leur tissu commercial et productif. Les atouts majeurs que recèlent nos territoires dans le secteur touristique ne peuvent être pour les mêmes raisons, promus comme il conviendrait.

Dès lors, il est fondamental que le cadre du processus de réflexion-discussion, préluant à la définition du tracé qu'empruntera l'infrastructure considérée, notre commune se mobilise au titre du débat public, pour obtenir que cette nouvelle ligne TGV irrigue dans des conditions satisfaisantes nos territoires alpins, et participe ce faisant à l'aménagement de l'intégralité de l'espace régional.

Quatre facteurs déterminants plaident dans ce sens :

- **L'installation d'ITER à Cadarache :**

La décision des autorités politiques compétentes d'implanter au sein du C.E.A. situé à Cadarache le projet ITER, va avoir pour effet direct de conforter substantiellement le capital économique et démographique des Alpes de Haute Provence.

Au plan de l'emploi :

- . 500 emplois directs en phase de construction (équipe ITER)
- . 1 000 en phase d'exploitation (600 équipe ITER + 400 collaborateurs en mission)
- . 3 000 emplois indirects créés en France pour la construction dont 1 400 en PACA
- . 3 250 emplois indirects créés pour l'exploitation d'ITER dont 2 400 en PACA.

Au plan économique :

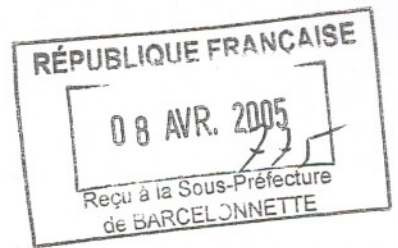
Le chiffre d'affaires généré équivaut à 1,8 milliard d'euros en France en phase de construction dont 1 milliard en PACA.

Au plan éducatif et culturel :

La création à Manosque d'une école internationale en accompagnement de la mise en œuvre du programme scientifique ITER, participera au rayonnement du département.

- **Le coût inférieur d'un milliard d'euros au minimum par rapport à la solution Sud :**

L'écart du coût attaché respectivement à l'option que nous préconisons d'adopter, en l'occurrence le tracé nord, et aux tracés alternatifs, doit être pris en considération, s'agissant des fonds publics qui doivent être gérés avec rigueur et mesure. En effet, un milliard d'euros sont en jeu à ce titre.



- **Le temps de parcours entre Paris et Nice :**

De 3 h 30 à 3 h 40 pour le tracé Nord contre 4 h 05 pour le tracé Sud. La solution Nord étant défendue par les Alpes Maritimes afin de rendre la future LGV concurrentielle de l'avion de plus en plus saturé sur l'aéroport Nice Côte d'Azur.

- **Le projet d'aménager et de moderniser, en mesure d'accompagnement à la LGV, la ligne du Val de Durance :**

Qui pourrait être raccordée et qu'il conviendrait d'électrifier et de doubler par endroits pour y faire circuler des TGV ou RER avec des temps de trajets nettement améliorés.

D'autre part, le tourisme et le thermalisme qui constituent deux éléments moteurs du modèle économique des Alpes du Sud bénéficieraient d'un formidable élan si la LGV était conçue selon un scénario qui prenne en compte la desserte des départements alpins.

Enfin, l'activité industrielle ne peut que tirer avantage du branchement des Alpes du Sud sur le réseau ferré national.

NOUS PROPOSONS LA SOLUTION TECHNIQUE SUIVANTE :

Connecter la ligne alpine au réseau L.G.V. existant à Cavaillon, qui constitue le point de croisement idoine, au lieu-dit le Cheval Blanc. La mise en œuvre de ce schéma doit s'accompagner de l'électrification des lignes ferrées assurant la desserte des départements alpins (04 et 05), leur doublement par endroits et d'une gare « ITER » qui améliorera la desserte des départements alpins, du nord des Bouches du Rhône et du Var et du sud Vaucluse.

Entendu cet exposé,
Après en avoir délibéré,
Le Conseil Municipal,
A l'unanimité des membres présents,

- **ADOpte la présente motion.**

Ainsi fait et délibéré en séance les jour, mois et an que ci-dessus.
Pour extrait certifié conforme.

Le Maire,



Jean CHABRE

Affichée le lendemain